Deutscher Bundestag **Drucksache 15/651**

15. Wahlperiode 17. 03. 2003

Antrag

der Abgeordneten Thomas Dörflinger, Siegfried Kauder (Bad Dürrheim), Hans-Peter Repnik, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Georg Brunnhuber, Dr. Wolf Bauer, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Paul Breuer, Hubert Deittert, Alexander Dobrindt, Maria Eichhorn, Enak Ferlemann, Dr. Michael Fuchs, Georg Girisch, Peter Götz, Markus Grübel, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Klaus Minkel, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Marion Seib, Gero Storjohann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Elke Wülfing und der Fraktion der CDU/CSU

Rechtsverordnung nach der Luftverkehrsordnung umgehend erlassen – Rückübertragung der Flugsicherung über süddeutschem Gebiet

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesrepublik Deutschland hat im Oktober 2001 mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft eine Vereinbarung über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle über deutschem Hoheitsgebiet und über die Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland geschlossen. Darin gestattet Deutschland der Schweiz die Abwicklung des Luftverkehrs in einem Teil des süddeutschen Luftraums. In dem im Vertrag genau bezeichneten Luftraum führt die Schweizerische Eidgenossenschaft die Flugverkehrskontrolle durch. Dies umfasst den Flugverkehrskontrolldienst, den Fluginformationsdienst und den Flugalarmdienst. In dem deutsch-schweizerischen Vertrag sind darüber hinaus Modalitäten des An- und Abflugs über deutschem Gebiet im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Zürich-Kloten geregelt.

Gegen das vom Deutschen Bundestag am 31. Mai 2002 beschlossene Zustimmungsgesetz zum Vertrag hat der Bundesrat am 19. Juni 2002 Einspruch erhoben und mit Beschluss vom 21. Juni 2002 den Vermittlungsausschuss angerufen. Durch Ablauf der 14. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages ist das weitere Ratifikationsverfahren der Diskontinuität anheimgefallen.

Der Schweizer Ständerat hat seine für Ende September 2002 vorgesehene Entscheidung zum Staatsvertrag auf unbestimmte Zeit verschoben. Bei Sondierungsgesprächen zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, dem schweizer Bundesrat Moritz Leuenberger und dem baden-württembergischen Ministerpräsidenten Erwin Teufel Mitte Februar 2003 wurde deutlich, dass von schweizer Seite nicht mehr mit einer Ratifikation gerechnet werden kann.

Von Seiten der Bundesregierung wurde mehrfach (so z. B. vom damaligen Parlamentarischen Staatssekretär Stephan Hilsberg auf einer öffentlichen Veranstaltung in Lauchringen) zum Ausdruck gebracht, dass die Bundesregierung die im deutsch-schweizer Staatsvertrag angesprochenen Fragen durch einseitige Rechtsverordnung regele, wenn das Scheitern des Ratifikationsverfahrens offensichtlich wird.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

- ihrer Ankündigung nachzukommen und eine einseitige Rechtsverordnung umgehend zu erlassen;
- die Flugverkehrskontrolle in die deutsche Verantwortung zurückzunehmen, was auch im Hinblick auf die derzeit offenbar ungeklärte Frage der Haftung für Schäden aus Flugunfällen über deutschem Hoheitsgebiet zwingend erforderlich ist. Die Flugverkehrskontrolle muss künftig – unter Berücksichtigung eines hohen Sicherheitsniveaus – nach Maßgabe der verfassungsrechtlichen Bestimmungen (Artikel 24 Abs. 1, Artikel 87d Grundgesetz) wahrgenommen werden, z. B. durch die deutsche Flugsicherung oder eine zwischenstaatliche Einrichtung;
- bei dem Erlass der Rechtsverordnung die im Interesse der süddeutschen Bevölkerung liegenden Forderungen besonders zu beachten. Dazu gehören insbesondere folgende Punkte:

  1. Kontingentierung

  Angesichts der Topographie in der betroffenen Region mit Höhen bis zu 1 500 m (Schwarzwald) ist die im Staatsvertrag festgelegte Untergrenze (Flugfläche 100) für Landeanflüge eindeutig zu niedrig. Die Flugfläche 150 sollte die definitive Untergrenze sein, wobei eine mögliche Anhebung zu prüfen wäre.

  Die Zahl der zulässigen Anflüge kann nach neueren Erkenntnissen ohne Beeinträchtigung des Flughafens reduziert werden. Im Zuge der Untersuchungen für ein neues Betriebsreglement hat die Betreiberin des Flughafens selbst Betriebsvarianten vorgelegt, aus denen sich ergibt, dass die Schweiz auf das im Staatsvertrag festgelegte Kontingent von 100 000 Anflügen bei weitem nicht angewiesen ist.

  Die Anzahl der Flugbewegungen unterhalb der Flugfläche 150 zum Flughafen Zürich über deutschem Hoheitsgebiet ist auf ein Drittel der Gesamtzahl der Anflüge und auf maximal 60 000 Anflüge pro Jahr zu begrenzen.

  2. Nachtflugregelung

  In der Zeit von 21.00 Uhr bis 7.00 Uhr darf über deutschem Hoheitsgebiet kein Anflugverkehr unterhalb der Flugfläche 150 geführt werden.

  3. Wochenendregelung

  Über deutschem Hoheitsgebiet dürfen an Wochenenden von Freitag 21.00 Uhr bis Montag 7.00 Uhr und an baden-württembergischen Feiertagen von 7.00 Uhr bis 21.00 Uhr keine Landeanflüge unterhalb der Flugfläche 150 stattfinden.

  4. Warteverfahren über deutschem Hoheitsgebiet

  Warteverfahren für den Anflug zum Flughafen Zürich dürfen zukünftig nur über Schweizer Gebiet stattfinden. Es muss sichergestellt sein, dass Anflüge aus diesen Warteräumen über deutschem Hoheitsgebiet nicht stattfinden.

  Bis entsprechende Warteverfahren der Schweiz eingerichtet sind, darf die bisherige Praxis, auch Flüge, die nicht originär aus geographisch nördlichen

Richtungen kommen, zunächst nach Deutschland in die Warteräume zu schicken, umkehren und von Norden landen zu lassen, nicht praktiziert werden.

Ebenso eine Pistennutzung, die die Warteräume in Deutschland in besonderer Weise beansprucht, um schweizer Gebiet zu schonen (z. B. ab 21.00 Uhr Starts nach Norden und Landungen auf Piste 16). Eine mögliche Übergangsregelung sollte ein halbes Jahr nicht überschreiten.

5. Anflüge auf die Pisten 14 und 16

Die derzeit geltenden Anflughöhen (4 000 Fuß auf der Piste 14, bzw. 3 600 Fuß auf der Piste 16) sind, jedenfalls für das weitere deutsche Einzugsgebiet, zu überprüfen. Die Anflugverfahren auf die Pisten 14 und 16 sind so auszugestalten, dass die Lärmbelästigung über deutschem Hoheitsgebiet so gering wie möglich gehalten wird. Dies bedeutet:

– die Anflughöhe ist – nach Entfernung zum Aufsetzpunkt gestaffelt – nur so niedrig festzusetzen, wie dies für einen Anflug auf die Pisten 14 bzw. 16 erforderlich ist,

– die Anflugsverteilung und -führung auf die Pisten 14 und 16 muss entsprechend Ziffer II, Nr. 8, 9 und 11 des Schreibens der Bundesregierung vom 22. Mai 2000 erflogen.

6. Anflüge auf Piste 28

Anflüge aus Osten auf die Piste 28 für einen Direktanflug müssen frühzeitig über schweizer Gebiet geführt werden.

7. Abflüge

Ablugverfahren von den Pisten 32 und 34 sind so festzulegen, dass die Flüge mindestens drei nautische Meilen südlich der deutsch-schweizerischen Grenze (je nach Bestimmungsort in Richtung Westen oder Osten) weiterführen.

Der Einflug in deutsches Hoheitsgebiet darf nicht unterhalb der Flugfläche 150 erfolgen. Abflüge nach Osten sind über den Orientierungspunkt „Bodan“ in das deutsche Luftstraßennetz einzuspeisen.

8. Ausnahmeregelung

Die Ausnahmeregelung ist auf zwingend notwendige Fälle zu beschränken. Sie betrifft wie im o. g. Schreiben der Bundesregierung vom 22. Mai 2000 nur

– Such- und Rettungsflüge,

– Flüge zur Rettung von Menschenleben und im Einsatz zum Katastrophenschutz,

– Ausweichlandungen aus zwingenden meteorologischen und technischen Sicherheitsgründen.

9. Übergangsregelung

Eine mögliche Übergangsregelung sollte ein halbes Jahr nicht überschreiten.

Berlin, den 17. März 2003

Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333